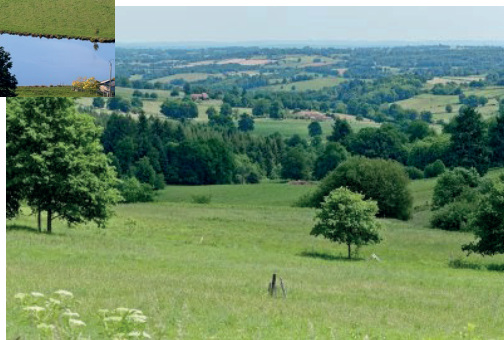


DANS LES TERRITOIRES PEU DENSES, COMMENT RÉPONDRE À UNE DEMANDE DE MOBILITÉ ÉCLATÉE ?



Paysages du Haut-Limousin.
Crédit photo : Dominique Guillemain

Photo de la Creuse
Crédit photo : Thierry Degen (DREAL)

Photo de Bussière-Galant
Crédit photo : Thierry Degen

Les besoins de mobilité dans les territoires peu denses se caractérisent par une forte dispersion spatiale et un potentiel faible de massification des déplacements. En 2015, 3,7 millions d'habitants vivaient dans des communes rurales et les bourgs de proximité, soit 64% de la population régionale. Les superficies cumulées de ces communes représentent 96% de la superficie totale de la région.

A l'horizon 2050, compte tenu du volume des déplacements en jeu, il s'avère indispensable de rompre avec l'ultra-dépendance à l'automobile, si l'objectif de neutralité carbone est pris au sérieux. Dans les scénarios prospectifs, plusieurs approches sont explorées pour répondre à cette demande de mobilité, avec comme **point commun, la volonté de structurer l'offre autour d'un éventail complémentaire de services de mobilité ciblés et de basse intensité, plutôt que de chercher à mettre en place une solution unique**, qui répond à tous les besoins. Toutefois, à la différence des grands centres urbains, il ne s'agit pas de tabler sur une ruralité sans voiture, mais de réussir à recentrer les usages automobiles sur leur zone de pertinence. Mais ce recentrage ne constitue pas l'enjeu principal de la transition mobilière. **L'enjeu prioritaire, même s'il s'étalera sur plusieurs décennies, consiste à " recoudre " le tissu**

territorial de ces espaces de faible densité, en y remettant des services, des activités de proximité. Les scénarios prospectifs explorent les différentes voies et manières d'une transition mobilière voulue plutôt que subie, accompagnée par les politiques publiques, organisée et progressive.

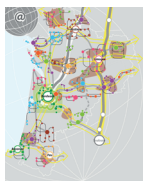
En 2018-2019, la DREAL Nouvelle-Aquitaine a conduit une réflexion prospective sur la mobilité des personnes et le transport de marchandises à l'échelle régionale. Cette fiche valorise certains résultats de l'étude face au défi de la neutralité carbone de la mobilité à l'horizon 2050. Elle fait partie d'une valise pédagogique mise à disposition des acteurs des territoires, dans le but de mettre en débat les enjeux de la transition mobilière et d'impulser des stratégies territoriales volontaristes.

Contacts : DREAL Nouvelle-Aquitaine / Service Déplacements Infrastructures et Transports / Département mobilité et infrastructures ferroviaires : dmif.sdit.dreal-na@developpement-durable.gouv.fr



IMMERSION DANS LES SCÉNARIOS PROSPECTIFS

Les résultats de l'étude prospective sont structurés autour de trois scénarios prospectifs à l'horizon 2050 (voir feuillet A). Ils ont tous comme point commun de viser l'objectif du facteur 4, dans un contexte plus large de trajectoire vers la neutralité carbone à l'échelle nationale et européenne. Chaque scénario a son propre cheminement et donne à voir une stratégie différenciée à la fois en termes d'aménagement du territoire et de transition mobilitaire.



Ainsi, le scénario « Pacte territorial » (scénario A) est construit autour d'un fil conducteur de l'action, qui est de tendre vers une situation future où « dans les campagnes, pour les mobilités du quotidien, des solutions à portée de

main » sont aménagées et déployées. Le projet est celui d'aller d'une part, vers un urbanisme qui s'inscrit dans la proximité, avec des déplacements de très petite distance, d'autre part, vers une organisation sociale qui donne plus de liberté dans les emplois du temps des individus. Des déplacements moins contraints et moins lointains, pour lesquels tout un ensemble de solutions de petits systèmes de transports semi-collectifs non massifiés, est développé : vélo électrique, scooter électrique, voiture partagée, taxi collectif, navette autonome, minibus. **Un des points-clé du scénario est de retisser progressivement un tissu d'activités et de services, à partir de lieux d'ancrages, comme les tiers-lieux, les commerces et les équipements publics.**



Dans le scénario « Masterplan littoral » (scénario B), c'est le bourg qui s'affirme comme la plateforme centrale des mobilités du monde rural. Malgré les contraintes, les politiques ne cherchent pas à limiter les déplacements des habitants des territoires

peu denses, car ils « n'ont pas le choix » ; les populations

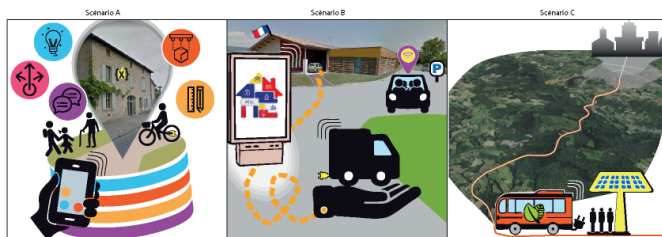
sont captives d'une organisation territoriale qui ne tient qu'à la condition d'un transport simple et efficace. Les politiques de mobilité se concentrent sur deux axes. **Le premier axe consiste à garantir l'accès aux services de la vie quotidienne dans tous les bourgs, un point d'accès-services ou bornes numériques, à moins de 5 km de chaque habitant** (pour les formalités administratives par exemple, pour une consultation de santé...). Le deuxième axe est celui du développement des dessertes de transports partagés, depuis et vers ces bourgs. Les solutions de transports routiers constituent la base de l'offre de transports individuels, semi-collectifs et collectifs dans les zones rurales. **Le transport ferroviaire est redéployé sur les dessertes, pour lesquelles, le ferré est le plus pertinent, à savoir, les liaisons de moyenne distance entre les pôles urbains.**



Dans le scénario « Une métropole sans voiture » (scénario C), on a dans le monde rural, une automobilité par défaut, mais avec un haut niveau de solidarité. En dehors des zones urbaines denses et des principaux axes inter-urbains desservis par une

offre de transports collectifs (routiers ou ferroviaires), les personnes ont accès à une offre de transports de petite capacité, allant du petit véhicule routier de 2 places à la navette routière de 8-12 passagers, ainsi qu'une gamme de 2 roues à moteur électrique. **Cependant, la dotation carbone par habitant est le plus souvent insuffisante : avec 350 kg de CO₂ par an par habitant, chaque personne pourrait rouler en théorie 22 km en moyenne par jour (en voiture électrique).**

LES TERRITOIRES PEU DENSES



A gauche, un éventail de solutions pour une diversité de besoins de mobilité ; au milieu, le bourg comme la plateforme centrale des mobilités du monde rural et à droite, l'accès aux services localisés dans les centres urbains est compliqué.



COMMENT RÉPONDRE À UNE DEMANDE DE MOBILITÉ ÉCLATÉE ?

ZOOM SUR DES INITIATIVES LOCALES PORTEUSES D'AVENIR

De nombreux territoires en Nouvelle-Aquitaine et ailleurs ont déjà engagé des actions et expérimentations, qui font écho aux scénarios prospectifs. Quelques initiatives sont ici mises en avant.

Services publics itinérants



Depuis sa mise en service, le bus a répondu aux sollicitations des habitants sur des démarches administratives diverses (cartes grises, demande d'APA, prestations CAF, dossier CARSAT). Cela ne couvre évidemment pas l'ensemble des besoins d'accès aux services des zones rurales, mais c'est une solution, qui fait sens et s'inscrit dans cette **vision d'aller à la rencontre des bénéficiaires, où qu'ils soient**. Dans cet exemple, c'est donc le service qui se déplace vers l'utilisateur.

<http://www.captonnay.org/index.php/msap-mobile>

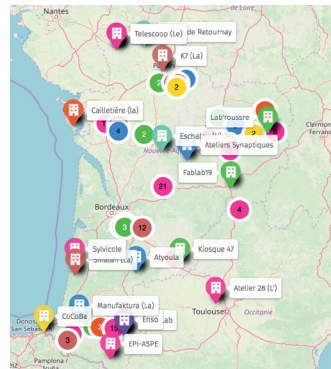
Covoiturage



La fédération ecosyst'm, la commune d'AYEN, le collectif «Vivre Ensemble Durablement», l'association des commerçants et la SNCF se sont réunis pour créer un système de covoiturage de proximité pour les trajets de petites ou moyennes distances adossé à une monnaie locale.

<https://www.collectif-vivre-ensemble-durablement.com/covoiturage-ayen>

Tiers lieux - proximité et connectivité



En Nouvelle-Aquitaine, la coopérative des tiers-lieux mène un programme volontariste de maillage territorial en fablabs, espaces de co-working et ateliers partagés (voir carte ci-dessus). Ce réseau de tiers-lieux ne prétend pas remplacer les autres formes d'immobilier tertiaire et s'inscrit le plus souvent en complémentarité. Cette offre de tiers-lieux constitue un levier pour animer le tissu économique et associatif local, dans une optique de développement endogène des territoires. Face à l'impératif de transition mobilitaire, le changement des pratiques de déplacements est certes nécessaire, mais loin d'être suffisant. L'autre pilier, celui d'**un changement des modes de vie va de pair**. Le déplacement étant comme souvent que le signe visible du fonctionnement de la société, mais rarement le moteur de celle-ci.

<https://coop.tierslieux.net>

- Après la mise en place d'une plateforme mobilité destinée aux jeunes et aux bénéficiaires du Revenu de solidarité active (RSA), la Communauté des communes de Haute Saintonge (CDCHS) déploie **Rezo Pouce**, dispositif d'autostop sécurisé et organisé.
https://www.rezopouce.fr/territoire/Haute_Saintonge
- Plusieurs collectivités se sont engagées dans l'élaboration d'un **schéma directeur cyclable** dans le cadre de l'appel à projets Vélos et territoires de l'ADEME : Communauté de communes (CC) de Mimizan (40), CC du Pays Ribéracois (24), CC du Haut-Poitou (86), Communauté d'agglomération Val d'Albret (47), Fédération Châtaigneraie Limousine (87), etc.
- Le projet **Kintoa Mug** dans la Vallée des Aldudes au Pays basque, à l'initiative de l'association AIBA en partenariat avec le CGET : animation, développement du covoiturage et création d'une navette régulière et ouverte à tous sont les principales initiatives du projet.
<http://www.kintoa-mugi.com/>
- Dans les zones rurales, les difficultés de transports aggravent les phénomènes d'isolement et d'exclusion sociale. Dans le Bressuirais, l'initiative **TransBocage Solidaire** organise un réseau associatif de plus de 300 conducteurs bénévoles, qui transportent plus de 500 bénéficiaires, qui ne sont pas véhiculés.
<https://www.banquedesterritoires.fr/transport-solidaire-du-bocage-bressuirais-plus-de-300-benevoles-mobilises-79>

DANS LES TERRITOIRES PEU DENSES, COMMENT RÉPONDRE À UNE DEMANDE DE MOBILITÉ ÉCLATÉE ?

PISTES À PARTAGER POUR ACCÉLÉRER LES TRANSITIONS DES TERRITOIRES

Ce qui est vrai pour des territoires à forte densité, où chaque ville doit trouver son propre modèle de transition mobilitaire, est encore plus valable en ce qui concerne les espaces de faible densité. La réflexion prospective met en évidence plusieurs principes pour une transition mobilitaire, à adapter et moduler, selon les aspirations et contraintes de chaque territoire.

1/ LES CAMPAGNES DEVRONT RETROUVER UNE CERTAINE AUTONOMIE

La dépendance aux grands centres urbains structure fortement le profil mobilité des territoires peu denses. **L'éloignement par rapport à la ville implique de recourir à un transport motorisé, pour la grande majorité des habitants des espaces périurbains et des zones rurales.** Même si l'efficacité énergétique sera améliorée grâce aux nouvelles motorisations, il reste nécessaire d'engager une **réduction du volume total des kilomètres parcourus (indicateur = véhicule.km)**. Cela se traduit par une diminution du nombre total de déplacements et une réduction des distances unitaires. **C'est donc toute une politique de reconquête périurbaine et rurale à mener.** Dans cette perspective, la création et les travaux du Cluster Ruralité, impulsé par la Région Nouvelle-Aquitaine et ses partenaires, vont dans le sens d'une redynamisation du secteur rural.

2/ L'AUTOMOBILITÉ RESTERA UN MODE IMPORTANT DE DÉPLACEMENT DANS LE RURAL

Ce serait une erreur de considérer que l'enjeu majeur d'une transition mobilitaire pour les territoires peu denses se résumerait à un renforcement des contraintes sur les usages de la voiture individuelle. La voiture est et restera une solution incomparablement performante pour la quasi-totalité des besoins de déplacement du quotidien. **L'enjeu est de réussir l'insertion de cette automobile - à usage individuel ou partagé - dans une chaîne intermodale de déplacements.** L'enjeu est de recentrer la voiture individuelle sur sa " zone de pertinence ". Pour cela, **une juste place de la voiture individuelle est à repenser dans l'accès aux bourgs et à la ville.**

3/ L'HYBRIDATION ENTRE MOBILITÉ INDIVIDUELLE ET TRANSPORTS PARTAGÉS SE GÉNÉRALISERA

Aujourd'hui, l'automobile règne comme le seul maître à bord du monde des transports motorisés dans les zones rurales et les espaces périurbains diffus. Demain et après-demain, aucune solution de transport ne sera en mesure, ni de remplacer l'automobile, ni de répondre efficacement à la grande diversité des besoins de déplacements des habitants. Pour maintenir un maillage de l'offre de transports, **une mutualisation des moyens de transport est incontournable** ; un véhicule, quel qu'il soit, sera mobilisé alternativement comme mode de transport individuel ou semi-collectif.

